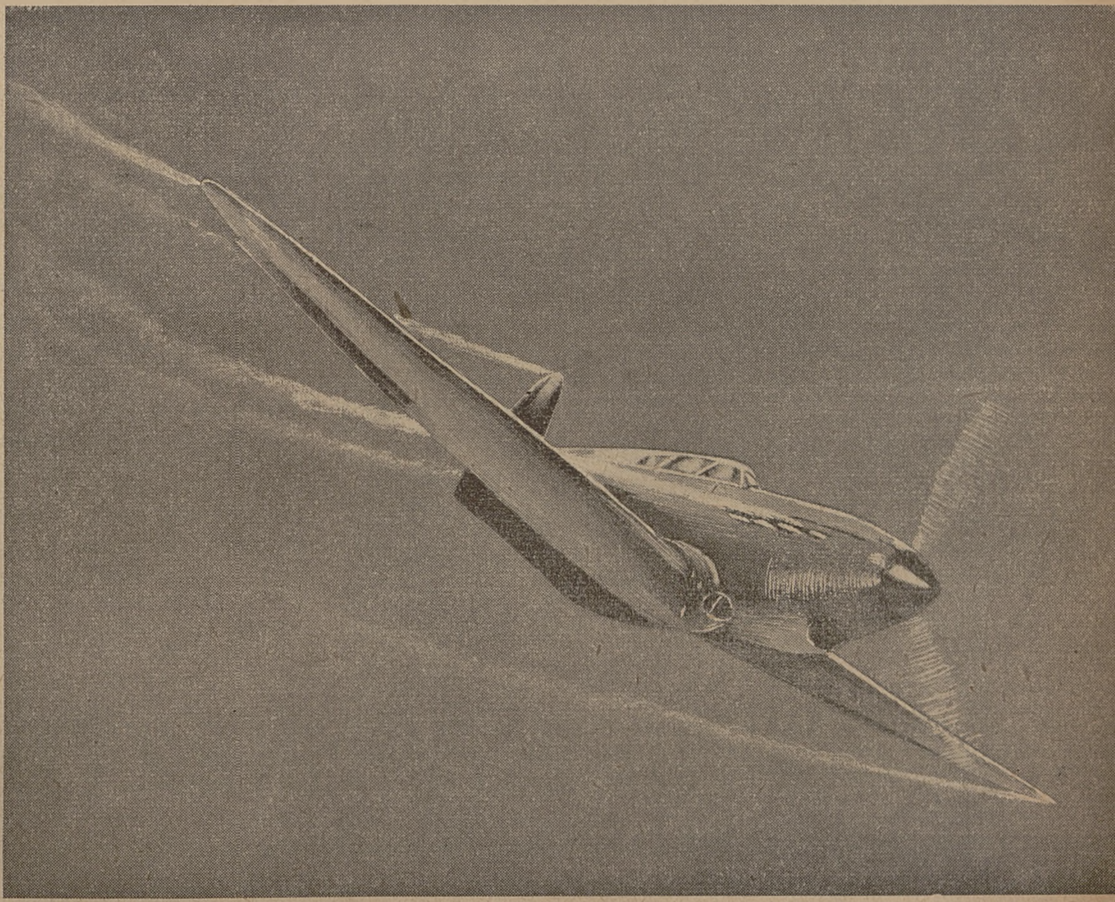
SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK III Nr 16 (96)
13 – 20 kwietnia 1948



NA WYSOKOŚCI 9000 m NAD NYSĄ

odbywały się 3 lata temu walki radzieckiego lotnictwa z resztkami hitlerowskiej Luftwaffe

Cena 15 z[ł]



LEON PASTERNAK

No Pasaran!

Faszystów w tym życiu bijaliśmy nieraz
i nieraz ich jeszcze bić będziemy,
już wtedy, w Hiszpanii, pod wodzą Waltera,
na czołgi-śmy szli, cekaemy.
I choć spod Madrytu odeszliśmy bram
— my jeszcze żyjemy! No pasaran!

Czym życie człowieka? W Hiszpanii to chwila,
lecz jakoś ją przeżyć — to nie żarty,
my wszędzie-śmy byli i wszędzie krwawili,
gdzie bój wrzał o wolność zażarty
I zawsze pamiętny powracał ku nam
ten okrzyk — nie przejdą! No pasaran!

Nareszcie odwetu wybiła godzina,
gdy napadł faszysta nas niemiecki,
przez Wisłę, przez Odrę, na mury Berlina,
znów powiódł nas Walter — Świerczewski.
I znów bojowy przypomniał się nam
ten rozkaz — nie przejdą! No pasaran!

Choć potem przeszyła go kula zbójecka,
naszego Waltera — bohatera,
co pięść miał żelazną, a serce miał dziecka,
co uczył nas żyć i umierać...
„Nie przejdą" — zawołał — gdy krwią broczył z ran
I wiemy — nie przejdą! No pasaran!

O ŻOŁNIERZU SKRZYDLATYM

JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr

Na Twojej półce, na której leżą szkolne podręczniki i zeszyty, leży także kilka ulubionych książek, a wśród nich... Wśród nich jest na pewno przynajmniej jedna, mówiąca o życiu człowieka, który jest dla Ciebie wzorem do naśladowania, którego czyny i charakter są Ci przykładem.

Rozumiem Cię zupełnie dobrze. Jesteś młody, rozpoczynasz życie, chcesz być wartościowym i cennym człowiekiem. Szukasz drogi, wzorując się na innych.

Chcę Ci dziś powiedzieć kilka prostych, serdecznych słów o Tym, który dla nas wszystkich jest wzorem niedoścignionym i doskonałym. Chcę Ci powiedzieć o Człowieku i Generale, który rok temu zginął śmiercią żołnierza Rzeczypospolitej — o Walterze-Świerczewskim.

* * *

Jeśli w poszukiwaniu wzoru, zaczniesz przerzucać karty naszej historii, to uosobieniem tego, co w dziejach Polski najlepsze i najpiękniejsze, będą postacie żołnierzy i rewolucjonistów.

Jeśli zastanowisz się głębiej nad historią naszych walk, to dojdziesz do wniosku, że przyczyną

klęsk i porażek, przyczyną niepowodzenia powstań narodowych był rozdźwięk i niezrozumienie, jakie istniało między tymi dwoma rodzajami bojowników: żołnierzami walki o wolność narodową i bojownikami o wolność społeczną. Przyczyną tego było nasze specjalnie trudne i wyjątkowe położenie. By połączyć walkę o wolność narodową i społeczną, trzeba było dobrze zrozumieć, że walka z carską Rosją, z tym okrutnym ciemięzcą i katem Polski mogła być uwieńczona zwycięstwem tylko przy jednoczesnym bliskim i serdecznym współdziałaniu z rosyjskim ruchem rewolucyjnym. Bez tego współdziałania, bez tego sojuszu nie mogliśmy osiągnąć ani niepodległości, ani sprawiedliwości społecznej. Skutkiem braku tego sojuszu jest ta sylwetka żołnierza, którą napotykamy stale w naszej historii — sylwetką żołnierza tułacza. Żołnierz ten bił się na wszystkich polach bitew, przelewał swą krew w imię wolności, lecz nie odnosił zwycięstwa.

Tobie, mój młody Kolego, nie takiego wzoru potrzeba. Ty wiesz co oznacza słowo Niepodległość i wiesz na pewno, że tylko wtenczas to niewielkie słowo staje się wielką rzeczą, gdy droga ku niepodległości jest słuszna i zwycięska. Twoim wzorem, Twoim ucieleśnieniem ideału bohatera, musi być człowiek, który połączył w sobie cechy żołnierza i rewolucjonisty, który wprowadził nasze wojsko na zwycięski szlak piastowskich drużyn Bolesławowych, który odniósł zwycięstwo w walce o niepodległość i sprawiedliwość społeczną. Tym człowiekiem jest Generał Świerczewski.

Był synem warszawskiego robotnika z fabryki Gerlacha na Woli. Pierwsza Wojna Światowa rzuciła młodego jeszcze chłopca (miał lat tyle co i Ty) na obcą ziemię i wśród obcych ludzi. Świerczewski umiał znaleźć swą drogę. Poprzez dziesiątki bitew, poprzez udział w obaleniu caratu, poprzez walkę na dalekiej ziemi hiszpańskiej, umiał Generał Świerczewski znaleźć swą drogę do Ojczyzny. Droga ta powiodła Generała na zachodnie granice Polski, nad Nysę i pod Budziszyn. Słuszność jej przyniosła Mu zwycięstwo.

Generał Karol Świerczewski stał się dla nas wszystkich nie tylko symbolem żołnierza polskiego, który powrócił na zwycięski szlak Piastów, ale symbolem człowieka, który raz na zawsze przełamał smutną tradycję smutnej polskiej doli żołnierskiej.

Droga, po której szedł przez swe życie Generał (a szedł pod kulami, głowy nie chyląc) stała się drogą, po której iść będzie Odrodzone Wojsko Polskie i Odrodzone Polskie Lotnictwo. Fundamentem siły Polski Demokracji Ludowej i niezwyciężoności Jej Armii jest zasada, której ucieleśnieniem był Generał Świerczewski — zasada jedności walki żołnierskiej i walki postępowo-społecznej. Zasada jedności z ludem polskim, z walką o ustrój sprawiedliwości społecznej.

* * *

Na Twej półce, na której leżą szkolne podręczniki i zeszyty, leży także kilka ulubionych książek, a wśród nich książka o człowieku, który się kulom nie kłaniał, **który był żołnierzem i rewolucjonistą**. Książka najbliższa Ci i najdroższa, bo zawierająca proste i piękne życie bohatera, który jest dla Ciebie wzorem najwyższym i najlepszym przykładem.

Wiem, że gdybyś żył Generale, to uśmiechnąłbyś się najjaśniejszym uśmiechem, widząc odblask Twych czynów w młodych duszach jutrzejszych żołnierzy skrzydlatych...



N Y S A

Zagrabione nam ongiś przez Niemców Ziemie Zachodnie są znowu nasze. Wróciły do prawowitego właściciela — do Narodu Polskiego. Na tych ziemiach, obfitujących we wszelakie bogactwa naturalne, opieramy naszą egzystencję. Nasz rozwój, nasza pomyślność opiera się o rozwój i pomyślność tych ziem. Czemu zawdzięczamy ich odzyskanie? Słusznej polityce obozu polskiej demokracji i sojuszowi ze Związkiem Radzieckim. Wróciły one do nas trzy lata temu w roku 1945...

* * *

Zimowa ofensywa Armii Radzieckiej 1944-45 roku i kroczących z nią, ramię przy ramieniu, Pierwszej i Drugiej Armii Polskiej rozwijała się pomyślnie. Tempo natarcia zwycięskich Armii nabierało rozpędu. Hitlerowcy w pośpiechu starali się skryć za naturalną przeszkodę, za Odrę i Nysę. W swym pośpiesznym odwrocie przeważnie nie mieli już czasu na zniszczenie bogactw dawnych Ziem Słowiańskich. I dzięki temu zwycięskie wojska uratowały bogate i zagospodarowane przemysłowo połacie Ziem Piastowskich.

Na krótki okres zatrzymała się ofensywa na przeszkodzie naturalnej — na Odrze i Nysie. Ale tylko na k r ó t k i okres. Nie pomogły Niemcom szalone wysiłki organizowania obrony.

W czasie ofensywy styczniowej 1945 roku, młoda, nowosformowana Druga Armia WP pod dowództwem generała broni Karola Świerczewskiego posuwała się forsownymi marszami za jednostkami Armii Radzieckiej i likwidowała rozproszone po lasach grupy nieprzyjaciela ćwicząc się praktycznie w trudnym rzemiośle nowoczesnej wojny.

Po 1 000 - kilometrowym marszu w chłodne i śnieżne dni stycznia, lutego i deszczowe dni marca, po doskonalących bojowo akcjach „przeczesywania“ lasów, dnia 10 kwietnia Druga Armia WP zluzowała oddziały Armii Radzieckiej, stojąc na wschodnim brzegu rzeki Nysy, na odcinku Zagar folwark — Ober Folwerk (3 km na południe od miasta Rothenburg) i weszła w bezpośrednią styczność z nieprzyjacielem.

W dniu 12 kwietnia dowódca Armii, generał Świerczewski zgodnie z ogólnym planem operacyjnym wydał rozkaz: sforsować Nysę, przełamać obronę nieprzyjaciela na odcinku Rothenburg - folwark Ober Folwerk i nacierając w ogólnym kierunku na Neu Zerchen, Welka, Drezno, współdziałając z sąsiednimi oddziałami Armii Radzieckiej, osiągnąć z końcem trzeciego dnia operacji linię Buchwalde — Koenigswartha — Bautzen i rozwinąć natarcie na Drezno.

U schyłku 15 kwietnia wszystkie prace przygotowawcze zostały zakończone. Nadeszła pamiętna noc. Tej nocy z 15 na 16 kwietnia wszystkie dywizje opanowały niewielkie przyczółki na zachodnim brzegu Nysy. O godz. 6 min. 15, 16-go kwietnia w porannej mgle potężna kanonada wszystkich rodzajów broni rozpoczęła przygotowanie artyleryjskie.

Nie pomogły rozpaczliwe wysiłki hitlerowców, których sprawiedliwość dziejowa dosięgła w ich własnym kraju. Żołnierzowi polskiemu przypadł honor przełamania ostatniej zapory dzielącej sprawiedliwych mścicieli od kryjówki zbrodniarzy.

Żołnierz Drugiej Armii szedł w bój i gromił hitlerowskich zbirów, prowadzony przez doświadczonego dowódcę. Generał Świerczewski — bohater znad Ebro, słynny i znany w Hiszpanii — generał „Walter“, syn warszawskiego robotnika, był tym, który wiódł do zwycięstwa. Dawny tokarz metalowy warszawskiej fabryki Gerlacha, później żołnierz szukający drogi do Ojczyzny poprzez wszystkie bitwy i największe rewolucje był pierwszym dowódcą, który po upływie tysiąca lat wskrzesił zwycięski marsz szlakiem Chrobrego.

Ten prawdziwy wojownik i rycerz, który wszystko dał Ojczyźnie, stał się symbolem i wzorem żołnierza Polski Ludowej

Zwycięska ofensywa Drugiej Armii, to nie tylko wspaniały czyn wielkiego i doświadczonego dowódcy. Zwycięski marsz od Nysy na zachód, to symbol odrodzonej siły słowiańszczyzny, której sprawiedliwość dziejowa pozwoliła wrócić na ziemie praojców.

Żołnierz polski kroczący wraz z żołnierzem radzieckim w zwycięskim pochodzie przyczynił się również do oswobodzenia bratniej Czechosłowacji.

Niemniej ważną rzeczą, jak osiągnięcie zwycięstwa, jest utrzymanie i ugruntowanie jego skutków.

Ziemie piastowskie, ziemie, które są znowu nasze, muszą na zawsze naszymi pozostać. Mieszka na nich 5 milionów Polaków, dymią polskie fabryki, kwitnie polska kultura.

Trzeba sobie jasno zdać sprawę i z tego, że zwrot Ziem Zachodnich Polsce jest nie tylko aktem sprawiedliwości dziejowej, czy wzmocnieniem naszego potencjału gospodarczego. Jest to przede wszystkim ważny czynnik w usunięciu niemieckiego niebezpieczeństwa wiszącego nad nami od wieków. Granice nad Odrą i Nysą — to wzmocnienie Polski i osłabienie Niemiec, to gwarancja pokoju.

Granice te, wbrew amerykańskim protektorom niemieckiego faszyzmu, wbrew podżegaczom wojennym z Wall-Street, będą naszymi granicami na zawsze.

A. M.

DOBRA ROBOTA

PAWEŁ ELSZTEIN, chor.

Na początku wydawało się, że brak będzie pieniędzy. Było to jednak tylko złudzenie. Pieniądze były, tylko nikt nie umiał ich wziąć i z pożytkiem wykorzystać. Dopiero, gdy pierwsze trudności zostały przełamane, fundusze znaleziono. Niejedna organizacja czy instytucja prześcigać się zaczęły nawet, kto da więcej?

Modelarnie zaczęły powstawać jak grzyby po deszczu: Państwowe Liceum Lotnicze, ZWM, RTPD, jeszcze raz ZWM... Naturalnie wszystko pod czułym okiem i firmą Ligi Lotniczej, bo przecież Liga rządzi małym lotnictwem.

* * *

Dnia 1 marca br. rozpoczął się weryfikacyjny kurs modelarstwa lotniczego dla modelarzy ZWM z całej Polski, zorganizowany i subsydiowany przez Wydz. WF i PW przy ZWM. Na kurs przybyło 21 osób. Zajęcia odbywały się w baraku, który odstąpiono modelarzom na boisku, należącym do „Zrywu". Uczestnicy otrzymali pół baraku na sypialnię, gdzie na piętrowych wojskowych łóżkach korzystali z wypoczynku.

* * *

Kursanci z miejsca wzięli się do roboty. Zajęcia odbywały się w niedużej sali baraku, gdzie kilka tygodni temu otwarto nową modelarnię ZWM-u (naturalnie znowu instr. Gryglicki!). Zajęcia praktyczne przeplatane były teorią. Na te zajęcia położyło kierownictwo kursu wielki nacisk, mobilizując najlepsze „siły teoretyczne" z całej Warszawy. Chyba żaden dotychczasowy kurs nie miał takich wykładowców. Mechanikę lotu, najtrudniejszą dziedzinę z całego lotnictwa wykładał inż. Żurakowski z ITL. Przyjemnie było słuchać, jak w słowach inżyniera mechanika lotu traciła całą swą trudność i zawiłość. Okazało się, że to sprawa całkiem prosta. Któż może lepiej nauczyć modelarzy meteorologii (bo i ten przedmiot był na kursie) jak nie mgr Parczewski z LOT-u? A czy ktoś lepiej powie o historii lotnictwa, jak redaktor „Skrzydlatej"? Jeżeli na końcu wymienię kpt. Burzyńskiego, instr. Hejduka i dyr. Flacha, to chyba jasnym jest, że w części teoretycznej niedomówień nie było.

Ogółem zajęcia teoretyczne zajęły 37 godzin. 5 godzin wykładów poświęcono specjalnie zagadnieniom społeczno-wychowawczym.

* * *

Chłopcy przyjechali na kurs ze wszystkich okolic kraju. Przeważały województwa: warszawskie, pomorskie i śląskie. Spotykam wielu znajomych: M. Grześkowiaka z Katowic — zwycięzcę w kategorii modeli z napędem silnikowym, w roku ubiegłym w Kobylnicy, M. Borzęckiego z Warszawy — jednego ze zwycięzców w ostatnim konkursie Ligi na model z kartonu, J. Tomaszewskiego z Poznania i całą masę niedawnych juniorów, zdobywających tu w pocie czoła ostrogi przodowników małego lotnictwa.

Zajęcia praktyczne odbywały się dwa razy dziennie od 8 do 13 i od 14 do 19. W przerwie sprowadzano obiad, aż z drugiego końca Warszawy — Mokotowa. (To był chyba jedyny słaby punkt w organizacji). Ale chłopcy nie narzekali i jak obserwowałem chodzili syci i bardzo zadowoleni. Pomimo, że porządek dnia przewidywał pracę do godz. 19, często jeszcze o 22 paliły się światła w baraku. Pracy było dużo.

Modele budowano według planu wykonawczego kierownika kursu, rozpoczynając od papierowych (przodownicy), a kończąc na konstrukcjach własnych (instruktorzy).

Odwiedzając kurs co kilka dni, obserwowałem coraz to większą ilość modeli najróżniejszych kategorii: Od szkolnego „Orlątko—2" aż po silnikowe Grześkowiaka, czy szybowce eksperymentalne Tomaszewskiego.

Na uwagę zasługuje fakt, że oprócz modeli standartowych wykonano sporą ilość modeli doświadczalnych, mogących wnieść coś nowego do modelarstwa.

Do ciekawszych należała „chorągiewka" Tomaszewskiego, szybowiec wzorowany na konstrukcjach szwajcarskich, z przeznaczeniem na zbocze. Przy powierzchni skrzydeł 20 dcm^2 model ten waży 340 g. Drugim modelem był „Tajfun" na uwięzi, z odrzucanym podwoziem. Maszynka ta, opracowana na duże szybkości, wyposażona jest w ulepszony silnik Gadomskiego „Gado—5". Cały model łącznie ze skrzydłami wykonany został z drzewa lipowego. Ciężar całkowity 580 g.

* * *

Co roku — tak chyba powtarza się od początku świata, wykrywa się nowe talenty modelarskie. W zeszłym roku był Jerzy Gall, w tym roku jest Mirosław Borzęcki. Nie chciałbym przesądzać sprawy, ale widząc jego pracę, pomysły i wykonanie... — drżyjcie współzawodnicy Mirka na zawodach eliminacyjnych w Warszawie!

* * *

Gdy w Warszawie zaczyna przygrzewać wiosenne słoneczko, większość mieszkańców „syreniego grodu" szuka świeżego powietrza za miastem. A że boisko „Zrywu" leży na arterii wylotowej Warszawa-Północ, nic dziwnego, że tłumy, szczególnie każdej niedzieli, przyglądały się próbom modeli w locie. Niejednego chłopaka pewnie coś tam ruszyło. Niejedna mamusia pomyślała — „żeby tak mój chłopak nie włóczył się po ulicy, a pracował jak ci — lotnicy". Nikomu tu nie dłużyło się czekanie w kilometrowym ogonku na autobus, czy tramwaj.

* * *

Dnia 21 marca w Palmową Niedzielę K.S. „Zryw" rozpoczął jako pierwszy w stolicy sezon lekkoatletyczny. Tak się akurat złożyło, że w dniu tym i nasi modelarze zakończyli swój kurs, organizując wystawę wykonanych prac.

Pogoda była nie bardzo jeszcze wiosenna, ale zgromadziło się sporo widzów.

Biegi na przełaj. Film. Trochę krzyku. Znów Film i wreszcie olbrzymie tłumy zaczęły się tłoczyć do baraku, gdzie urządzona była wystawa.

Kilka dni temu jedna z poważnych osobistości czyniła wymówki — „Po co robicie tyle szumu, reklamy? Przecież to wszystko odbywa się w t a k i m baraku, że

aż wstyd". Nic to. Prawie osiemdziesiąt modeli, łącznie z kartonowymi, oglądali szczęśliwi widzowie właśnie w starym, brzydkim baraku. Ale barak był stary tylko na zewnątrz. W środku, jakby odmłodniał.

Uroczystego otwarcia dokonał... Nie, właśnie na przekór wszelkim zwyczajom, wystawę otwarto tak po prostu, bez przecięcia wstęgi, bez sali bankietowej...

Dużo serc przeszło na lotniczą stronę po tej wystawie. O tym jestem głęboko przekonany.

* * *

Zakończenie kursu przewidziano na 22 marca. Wszystko przygotowane do rozdania świadectw i do wyjazdu w teren — do domu.

O godzinie 15 nastąpić ma uroczystość.

Tymczasem na kilka godzin przed tym...

Chłopcy kręcą się po modelarni. Niecierpliwsi puszczają modele, które skwapliwie utrwala na taśmie kinowej operator „Filmu". (Brawo! Brawo!). Nagle — dużo srebra, dużo gwiazdek i... „Czołem chłopcy"!

Chwila konsternacji... Ale już ustawili się w szeregu. Instruktor drżącym ze wzruszenia głosem...

— Obywatelu Generale, melduję...

Tak. Do takiego starego baraku, stojącego na pustym boisku zajechał samochód Dowódcy Lotnictwa. W otoczeniu pułkowników przyszedł Dowódca, by zobaczyć swoich najmłodszych lotników.

Wizyta nieoczekiwana. Taka prawdziwa wojskowa inspekcja. Nikt nie wygłaszał mów powitalnych. Wszystko odbyło się całkiem po prostu. Generał interesuje się każdą drobnostką. Rozmawia z chłopcami, dając pełne zrozumienia uwagi. (Może sam też kiedyś budował modele?). Jest zadowolony, widać to na pogodnej twarzy. A chłopcy? Oni są szczęśliwi, że ich Generał był tu i że o nich pamiętał. Patrząc w roześmiane oczy chłopców widać wyraźnie, co one odpowiadają na spojrzenie Dowódcy.

— „My Generale należymy już do Ciebie. Całym sercem. W „dużym" lotnictwie będziesz z nas miał pociechę". I Generał wie o tym.

Wizyta skończona. Płk Menczak wręcza chłopcom rocznik „Przeglądu Wojskowego". To też z rozkazu Generała... — „Czołem Obywatelu Generale!" grzmi teraz, jak z jednej piersi w odpowiedzi na pożegnanie.

(Skąd dowiedział się gen. A. Romeyko o starym baraku, o kursie modelarskim, pozostanie chyba na zawsze tajemnicą).

* * *

Punktualnie o oznaczonej godzinie rozdano świadectwa z ukończenia kursu. 19 nowych przodowników i 2 instruktorów pełnoprawnych. Nie powtórzyła się historia z półdyplomami, jak miało to miejsce na kursie w czasie ferii świątecznych.

Dyrektor Naczelny Ligi Lotniczej wręcza dyplomy. Cieszy się, że nowi instruktorzy weszli w służbę lotnictwa.

Przedstawiciel „Służby Polsce" notuje nazwiska, aby w lecie wysłać tych chłopców, jako pierwszych na szkolenie — na szybowiska. Przecież ci młodzi lotnicy muszą dołożyć jakąś cegiełkę do 370 milionów godzin dla odbudowy Polski!

* * *

Dobry był kurs w ZWM-ie. Dobra była tu robota Ligi Lotniczej, dającej wskazówki i instruktora-kierownika. Ponad 200 godzin przepracowano dla lotnictwa. Pieniądze, które przeznaczył ZWM na kurs, zostały dobrze zużyte. Oby takich kursów było jak najwięcej!

KONKURS LIGI LOTNICZEJ

na projekty modeli latających

Celem wprowadzenia znormalizowanych planów modeli dla potrzeb wyszkolenia w modelarstwie lotniczym — Dyrekcja Naczelna Ligi Lotniczej ogłasza konkurs na wykonanie następujących projektów modeli latających:

1) *Szkolny model szybowca:* a) rozpiętość modelu w granicach od 70 cm do 100 cm; b) powierzchnia statecznika poziomego nie może przekraczać 33% powierzchni płata i musi znajdować się poza nim (poza powierzchnią nośną); c) kadłub modelu ma stanowić beleczkę z odpowiednim obciążeniem na przodzie (sklejka, ciężarek itp.); d) model musi dobrze latać.

2) *Szkolny model z napędem gumowym:* a) rozpiętość modelu w granicach od 80 cm do 100 cm; b) płat musi być profilowany, stateczniki winny być kryte dwustronnie; c) powierzchnia statecznika poziomego nie może przekraczać 33% powierzchni płata i musi znajdować się poza powierzchnią nośną; d) kadłub modelu ma stanowić kratę płaską; e) model musi dobrze latać.

3) *Kadłubowy model szybowca* (przystosowany do startu z holu): a) model o rozpiętości w granicach od 100 cm do 150 cm, b) opracowany wg przepisów FAI, ogłoszonych w tygodniku „Skrzydła i Motor" Nr 4 (84) z dnia 20 — 27 stycznia 1948; c) model musi posiadać specjalnie dobre właściwości lotne.

Do każdego rysunku winien być dołączony model wykonany w skali 1:1.

Wszystkie projekty powinny odznaczać się prostotą budowy i winny być konstrukcjami oryginalnymi polskimi, oraz muszą być tanie i łatwe w wykonaniu.

Rysunki w skali 1:1 muszą być przejrzyste, winny zawierać krótki i treściwy opis budowy i montażu, oraz szczegółowy spis potrzebnych materiałów.

Pożądane jest umieszczenie na skrzydłach i statecznikach pionowych emblematu Ligi Lotniczej.

Dopuszczalne jest zgłaszanie projektów modeli opracowanych, budowanych lub publikowanych przed ogłoszeniem omawianego konkursu.

Projekty prac należy składać względnie przesyłać do Dyrekcji Naczelnej Ligi Lotniczej — Wydział Modelarstwa Lotniczego, Warszawa ul. Nowogrodzka 49, *w terminie do dnia 15-go czerwca 1948 roku.*

Projekty winny być zaopatrzone w godło autora. Do projektu należy dołączyć zaklejoną kopertę również zaopatrzoną w godło, a zawierającą nazwisko, imię, oraz adres autora projektu.

Prace będą rozpatrzone przez Komisję, powołaną przez Dyrekcję Naczelną Ligi Lotniczej.

Za najlepsze projekty przewidziane są następujące nagrody:

1) *za projekt szkolnego modelu szybowca:*
I-sza nagroda — 10 000 zł
II-ga „ — 8 000 „
III-cia „ — 5 000 „

2) *za projekt szkolnego modelu z napędem gumowym:*
I-sza nagroda — 12 000 zł
II-ga „ — 8 000 „
III-cia „ — 6 000 „

3) *za projekt kadłubowego modelu szybowca:*
I-sza nagroda — 12 000 zł
II-ga „ — 8 000 „
III-cia „ — 6 000 „

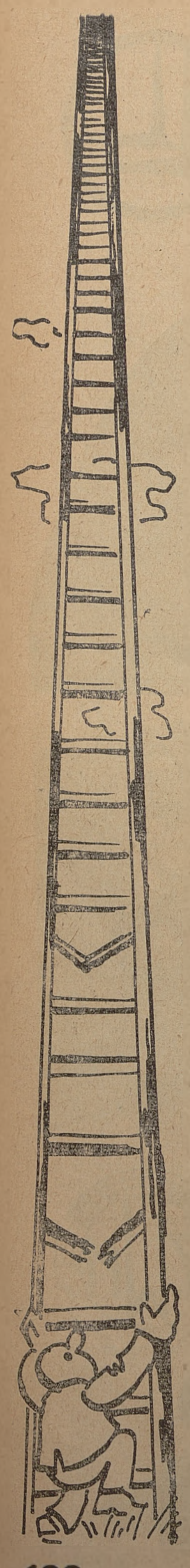
Najlepsze prace będą wykorzystane do realizowania obowiązujących programów wyszkoleniowych w modelarstwie lotniczym i jako znormalizowane, będą obowiązywały na terenie całego Państwa.

Wydział Modelarstwa Lotniczego LL zastrzega sobie prawo wykorzystania dowolnie wszelkich nagrodzonych, jak również i niektórych nienagrodzonych prac.

Naczelnik Wydziału Modelarstwa Lotniczego
(Hejduk Jerzy)

Dyrektor Techniczny i Wyszkoleniowy
(Flach Romuald)







NA WYSOKOŚCI 300 PIĘTER

(peleng)

Wysoko, wysoko w błękicie nieba krążą czarne punkciki, ciągnąc za sobą białe, dziwacznie powyginane smugi. Smugi te biegną równolegle, krzyżują się, przekreślają niebo dziwnymi i tajemniczymi hieroglifami. Czasem nawet nie widać czarnych punktów. Smugi po prostu same rosną i wydłużają się powoli łagodnie, leniwie...

Takie „tajemnicze" smugi widzieliśmy w czasie wojny chyba wszyscy *). Cóż to za dziwne podniebne twory je zostawiają za sobą? Odpowiedź na to pytanie dawał nam przytłumiony wysokością brzęk silników lub czasem strącona maszyna, która płonąc waliła się w dół.

W tym roku w lecie wielu z Was ujrzy znowu znane nam już białe smugi. To nasi lotnicy wojskowi na nowoczesnych maszynach bojowych szkolić się będą w trudnej sztuce pilotowania samolotu na dużych wysokościach.

Wiem dobrze, że skrytym marzeniem wielu z Was jest służba w lotnictwie wojskowym. Wiem, że wielu dzisiejszych szybowników i modelarzy spotkam za rok lub trzy z orlim znakiem na piersiach, ubranych w najpiękniejsze na świecie mundury: w stalowe mundury Polskiego Lotnictwa. I dlatego też sądzę, że warto parę słów powiedzieć na temat latania na dużych wysokościach.

* * *

Myślę, że najbardziej interesuje Was kwestia wysokości, na jakiej odbywa się tego rodzaju pilotaż. Wynosi ona 7—9 kilometrów. Gdybyście mogli poruszać się w górę z taką samą szybkością, z jaką chodzicie po ziemi, na „dojście" do samolotów musielibyście stracić około dwóch godzin.

Czy jednak nawet wtedy moglibyśmy z bliska zobaczyć przelatujące maszyny?

Sądzę, że raczej nie. W tym samym czasie samoloty oddaliłyby się od nas na dystans równy odległości z Warszawy do Brukseli, lub do Rzymu. I znów my, biedni piechurzy, musielibyśmy wędrować drogą powietrzną prawie dwa miesiące, by się znaleźć w tych okolicach.

Przypuszczam, że przykład ten pozwolił Wam wyobrazić sobie jak szybkie są te pozornie powolne samoloty i jak wysoki jest ich lot.

Przejdźmy teraz do właściwego zagadnienia: jak wygląda lot na dużej wysokości?

Jest to zagadnienie bardzo skomplikowane i różnorodne. By je wyjaśnić — musiałbym choć w zarysach zapoznać Was z metodami dostarczania pilotom tlenu, izolowaniem kabin, wpływem wysokości na moc silnika i pracę śmigła i wieloma jeszcze innymi sprawami.

W tym artykule wybierzmy sobie tylko jedno ciekawe zagadnienie — pomówmy o technice pilotażu. Zastanówmy się, czym różni się pilotowanie samolotu na dużej wysokości od lotów sportowych na Po-2, czy samolocie Piper *), których wysokość nie przekracza zazwyczaj 500—600 metrów.

Spośród poszczególnych rodzajów lotu omówimy najpierw lot poziomy. Punktem wyjścia do naszego rozumowania będzie tu szybkość minimalna samolotu, co znacznie ułatwi nam ujęcie zagadnienia.

Pamiętając o tym, że latamy na dużych wysokościach, nie możemy zapomnieć o tym, że gęstość ośrodka (jakim jest w tym wypadku powietrze) maleje w miarę powiększania się wysokości. Zjawisko to ma ścisły związek z szybkością samolotu i sprawia, że samolot, który leciał na wysokości poziomu morza z szybkością 120 km/godz, musi zwiększyć tę szybkość do 200 km/godz na wysokości 11 000 m, a więc prawie dwukrotnie.

Inaczej tu być nie może. Wyobraźmy sobie, że pilot, lecący na wysokości 11 000 m, usiłuje zredukować szybkość samolotu do 120 km/godz. Co się wtedy stanie? Samolot zacznie „przepadać", tj. gwałtownie tracić wysokość. Stanie się to skutkiem zbyt małej siły nośnej, jaką uzyskuje samolot. Obroty śmigła nie wystarczą wtedy na utrzymanie samolotu na szybkości, chroniącej go od automatycznego obniżania się, samolot traci i tak już zachwianą wskutek małej gęstości ośrodka — stateczność.

Na pilota, lecącego na dużej wysokości, spadają więc w tym wypadku nowe obowiązki; musi on pamiętać że: a) szybkość samolotu wystarczająca do normalnego lotu na niskiej wysokości nie będzie wystarczającą na dużych wysokościach i b) musi zdać sobie sprawę z tego, że duże wysokości powodują złudzenie małej szybkości postępowej samolotu.

A jak jest ze wznoszeniem? — Zanim przystąpimy do omówienia tej kwestii, trzeba nadmienić, że szybkość wznoszenia się na niższych wysokościach jest zawsze większa, niż na wysokościach dużych. Czym to wyjaśnić? — Zdawało by się przecież, że wzrost wysokości powinien przyczynić się do powiększenia szybkości wznoszącego się samolotu... Przecież opór powietrza maleje... Są jednak inne przeszkody.

Rzecz przedstawia się następująco: każdy silnik posiada pewien nadmiar mocy. Nadmiar ten wykorzystuje się na wznoszenie. Jednak ten sam nadmiar, który na małych wysokościach jest wielki i wystarcza do nadania maszynie pożądanej szybkości wznoszenia, stopniowo kurczy się w miarę wzrostu wysokości i nie spełnia swego zadania. Dlaczego tak się dzieje i w czym szukać przyczyny? — Mówiliśmy już poprzednio, że silnik nasz na dużej wysokości zużywa znacznie więcej swojej mocy na nadanie samolotowi szybkości, potrzebnej do lotu. Równomiernie ze wzrostem mocy silnika powiększa się szybkość samolotu.

---

*) Są to tzw. smugi kondensacyjne. Przyczyny ich powstawania tłumaczy artykuł w N-rze 5 „Skrzydlatej Polski" z r. 1946.

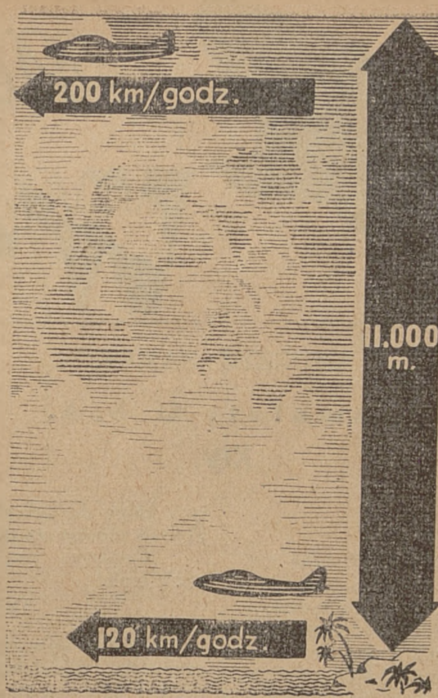
*) Czytaj — Pajper.

Nadmiar mocy silnika zużywa się w tym wypadku na powiększenie szybkości i nie wystarcza on już na uzyskanie pożądanego pułapu.

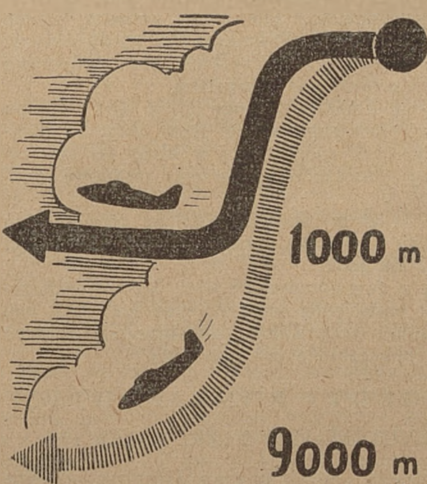
Widzimy więc, że nie jest tak prosto ze wznoszeniem się na dużych wysokościach, jakby się nam zdawało.

Czy tak samo jest z nurkowaniem? — Spróbujmy zanalizować ten specyficzny rodzaj lotu, umiejętność którego jest szczególnie ważna dla pilota myśliwskiego.

Co daje stosowanie lotu nurkowego i czy jednakowo można go wykonywać na różnych wysokościach? Niejeden doświadczony myśliwiec uśmiechnie się w tym miejscu i podpowie nam, że w czasie walki powietrznej umiejętnie wykonany lot nurkowy — to niezawodne zwiększenie szans zwycięstwa nad przeciwnikiem. Umiejętność właściwego wykonania lotu nurkowego jest szczególnie ważna na dużych wysokościach. Lotem takim rządzą inne prawa, niż na wysokości np. 1 000 m. Spróbujmy to sobie wyjaśnić. Typowy lot nurkowy charakteryzuje znaczny wzrost szybkości, rosnący w miarę trwania lotu nurkowego. Chcąc uzyskać maksimum szybkości, pilot dodaje jeszcze nawet gazu. Lot taki może trwać stosunkowo długo, ale... tylko na średnich lub małych wysokościach. Inaczej przedstawia się sprawa w odniesieniu do wysokości dużych, gdzie opór powietrza jest mały. Tam już nie wolno przedłużać lotu, gdyż niebezpieczeństwo może grozić i maszynie i pilotowi. Samolot, na skutek małego oporu powietrza, zbyt gwałtownie powiększa swoją szybkość. W momencie wyprowadzania samolotu z nurkowania na dużej wysokości powstają ogromne przyspieszenia, mogące spowodować utratę zdolności panowania pilota nad maszyną. Zwiększają się one w miarę tego, im kąt wprowadzenia samolotu jest mniejszy (wyprowadzanie ostre) i mogą doprowadzić do katastrofy. Wytrzymałość samolotu ma bowiem też swoje granice.



Szybkość minimalna samolotu na wysokości 11 000 m i na poziomie morza



Tor lotu nurkowego na wysokości 9 000 m i 1 000 m

W związku z tym pilot powinien, nie przedłużając nurkowania, wyprowadzać samolot bardzo łagodnie, bez gwałtownego ściągania drążka. To samo można powiedzieć o momencie wchodzenia w lot nurkowy — tutaj również trzeba drążek oddawać spokojnie i równomiernie.

Z kolei przejdziemy do omówienia zakrętów na dużej wysokości. Te również wykonuje się tu inaczej, niż na wysokościach małych. Przyczyną jest znów brak nadmiaru mocy. Wiadomo, że chcąc wykonać ostry skręt, trzeba nadać maszynie duży kąt przechylenia. Ale do wykonania ostrego wirażu potrzebny jest znaczny nadmiar mocy silnika. Ponieważ wiemy, że właśnie na dużych wysokościach nadmiar mocy silnika jest bardzo mały, zakręt musi być bardzo łagodny i urośnie do dużych rozmiarów.

Ostry wiraż doprowadzi bowiem do utraty szybkości i wpadnięcia w korkociąg...

Rozważania skończyliśmy. Na ich podstawie możemy powiedzieć sobie, że latanie na dużych wysokościach nie jest rzeczą łatwą. Wymaga ono od pilota nie tylko pełnego opanowania maszyny i żelaznego zdrowia, ale pociąga też za sobą konieczność znajomości wszystkich zjawisk, występujących podczas tych lotów.

Pilot samolotu, krążącego na wysokości 8 — 10 km, musi być również... dobrym fizykiem i matematykiem. O tym muszą pamiętać wszyscy Simkarze, ktorzy marzą o zostaniu pilotami Lotnictwa Wojska Polskiego.


Promień wirażu i pochylenie samolotu na wysokości 9 000 m i 1 000 m

Instytut Szybownictwa otwiera wiosenny sezon

NOWY POLSKI REKORD SZYBOWCOWY

długotrwałości lotu na szybowcu wielomiejscowym

(z ostatniej chwili)

- 6.4.48 — Żar. Piloci Adamski Edward i Kochanowski Bolesław wykonali w dniu 6.4. br. na szybowisku Żar lot na szybowcu dwumiejscowym w czasie 11 godz. 54 min., ustanawiając tym samym nowy rekord Polski. Dotychczasowy rekord, ustanowiony w 1939 r., wynosił 11 godz. 2 min.

- 2.4.48 — Żar. Pilot Zientek Adam wykonał w dniu 1.4. br. lot na szybowcu jednomiejscowym w czasie 18 godz. 23 min. Start odbył się o godz. 6 min. 30, lądowanie 2.4. br. o godz. 00 min. 53.



ANDRZEJ SAMEK

Samoloty U. S. A.

XIV.

BELL P-59 „AIRACOMET“

Pierwszy samolot USA z napędem odrzutowym. Projekt rozpoczęto w 1941 r. Silniki były wzorowane na pomyśle angielskim kpt. Whittle. Po miesiącu dostarczono pierwsze projekty samolotu, który dla utrzymania tajemnicy nazwano XP-59, oznaczeniem, które miała nosić zupełnie inna maszyna. W 1942 r. samolot znajdował się już w tajnej bazie w Muroc (Kalifornia), gdzie w październiku odbył pomyślnie pierwsze loty.

Od 1944 znajduje się w czynnej służbie jako myśliwiec szkoleniowy. Wymiary i osiągi były już opublikowane w „SiM-ie“ i podaję tylko dokładną sylwetkę tego samolotu.

NORTHROP P-61 „BLACK WIDOW“.

Jest to najcięższy samolot myśliwski świata o bardzo silnym uzbrojeniu. Używany jako myśliwiec nocny. Budowę rozpoczęto w 1940 r. prototyp zaś odbywał loty w 1942 r. Do akcji wchodzi w ostatniej fazie wojny. Istnieją dwie zasadnicze wersje różniące się silnikami.

P-61A i P-61B posiadają silniki Pratt-Whitney R 2800 - 10 zaś P-61C silniki Pratt-Whitney R 2800 - 57, zaopatrzone w sprężarkę, o mocy 2 000 KM. Konstrukcja całkowicie metalowa, skrzydło dwudźwigarowe, zaopatrzone w lotki, klapy do lądowania oraz hamulce powietrzne do lotu nurkowego. Kadłuby skorupowe, podwozie trójkołowe, przy czym koła główne są chowane w gondole silników.

Wymiary: rozpiętość 20,13 m, długość 13,72 m, powierzchnia nośna 46,17 m^2, ciężar w locie 12 260 kg, obciążenie płata 198 kg m^2, obciążenie mocy 3,06 kg/KM, szybkość maksymalna 600 km/godz, pułap 10 070 m.

Uzbrojenie składa się z 2—4 ruchomych karabinów masz. kal. 12,7 mm w obrotowej wieży typu General Electric i 4 działek kal. 20 mm w kadłubie. Samolot posiada aparat radarowy. Załoga 2 ludzi.

CURTISS SC-1 „SEAHAWK“.

Projekt tego samolotu rozpoczęto w 1942 r. w celu zastąpienia Kingfishera. Prototyp oblatywano w 1944 r., zaś w 1945 bierze on udział w bombardowaniu Borneo.

Silnik Wright R 1820-62, śmigło 4-ramienne Curtiss. Konstrukcja całkowicie metalowa, skrzydło składane, zaopatrzone w sloty i klapy do lądowania, pokrycie pracujące. Kadłub skorupowy. Pływak główny zawiera zbiorniki paliwa i komorę bombową.

Wymiary: rozpiętość 12,5 m, długość 11,1 m, reszty danych brak.

DOUGLAS A-26, „INVADER“.

Ostatni wprowadzony do akcji w czasie wojny samolot niszczycielski. Zbudowano początkowo trzy prototypy, z których każdy był przeznaczony do innych celów.

XA-26 przewidziany był jako lekki bombowiec i samolot niszczycielski, XA-26A jako nocny myśliwiec, XA-26B jako samolot niszczycielski, zaopatrzony w działko. Do akcji wchodzi wersja A-26B w styczniu 1944 r. w Europie. Posiadała ona wtedy zamiast działka 6 karabinów maszynowych w skrzydłach, oraz dodatkowo 8 karabinów masz. umieszczonych pod skrzydłami.

Silniki Pratt-Whitney R 2 800-71 o mocy 2 000 KM. Śmigło Hamilton. Konstrukcja całkowicie metalowa, profil skrzydła laminarny, skrzydło dwudźwigarowe, zaopatrzone w klapy do lądowania. Kadłub półskorupowy, stateczniki i usterzenie metalowe, podwozie trójkołowe.

Wymiary: rozpiętość 21,35 m, długość 15,47 m, powierzchnia nośna 50 m^2, ciężar własny 12 840 kg, ciężar w locie 14 515 kg, szybkość maksymalna 552 km godz.

Uzbrojenie składa się z dwu obrotowych wież, kierowanych peryskopowo, z podwójnymi karabinami maszynowymi kal. 12,7 mm i działka, lub stałego karabinu masz. Załoga, składająca się z trzech ludzi, posiada całkowicie opancerzone pomieszczenie.

OSTATNIE SAMOLOTY BOMBARDUJĄCE

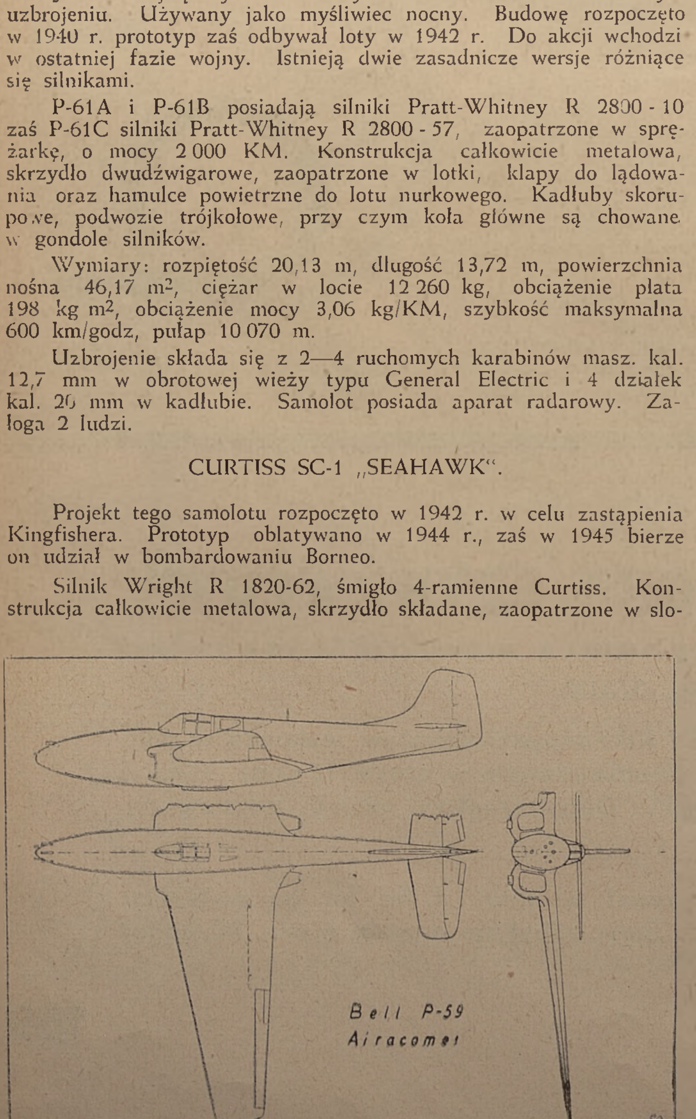
CONSOLIDATED-VULTEE PB4Y-2 „PRIVATEER“.

Jest to dalsze rozwinięcie samolotu typu Liberator (wersja B 24N). Bombowiec o bardzo dużym zasięgu odbywa loty próbne w 1943 r. Używany był do akcji przeciw Japonii.

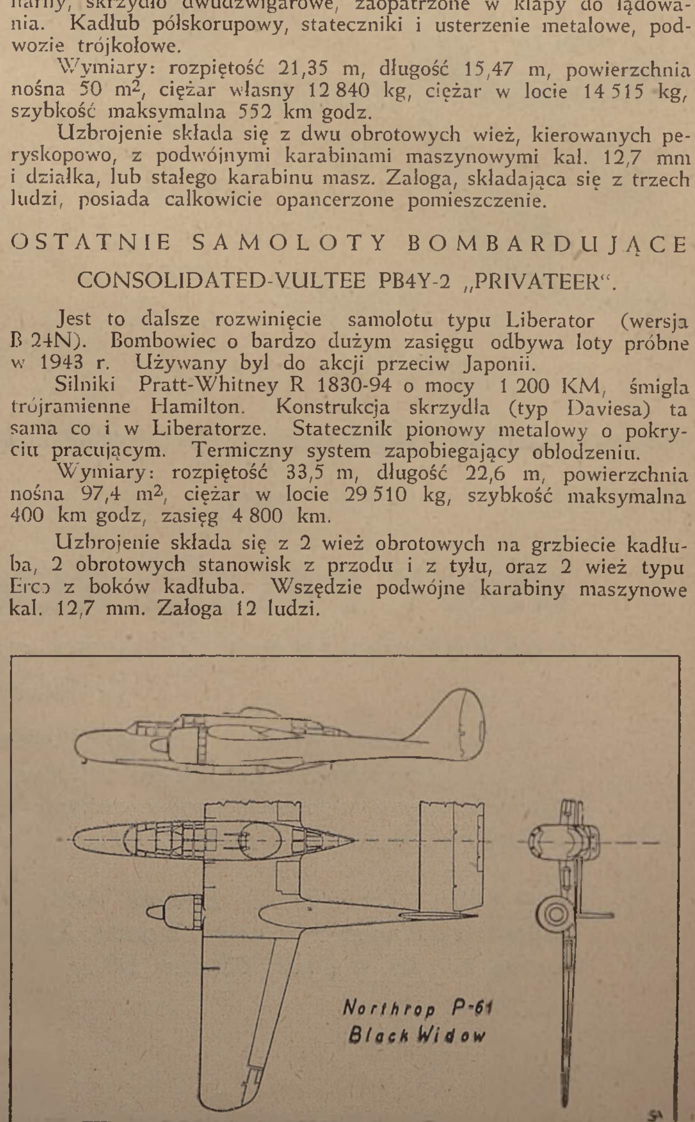
Silniki Pratt-Whitney R 1830-94 o mocy 1 200 KM, śmigła trójramienne Hamilton. Konstrukcja skrzydła (typ Daviesa) ta sama co i w Liberatorze. Statecznik pionowy metalowy o pokryciu pracującym. Termiczny system zapobiegający oblodzeniu.

Wymiary: rozpiętość 33,5 m, długość 22,6 m, powierzchnia nośna 97,4 m^2, ciężar w locie 29 510 kg, szybkość maksymalna 400 km godz, zasięg 4 800 km.

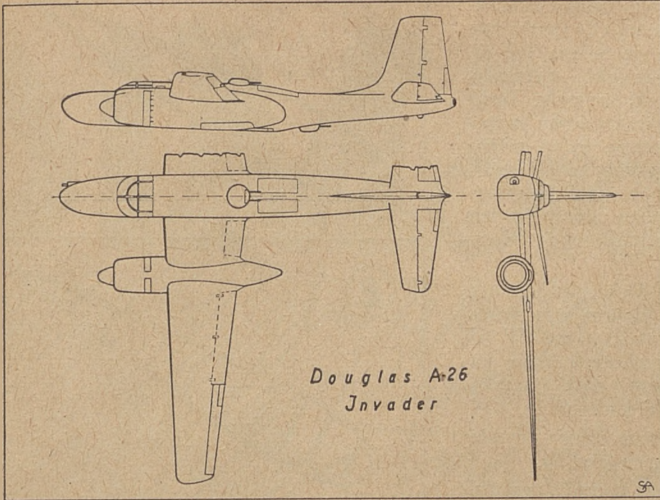
Uzbrojenie składa się z 2 wież obrotowych na grzbiecie kadłuba, 2 obrotowych stanowisk z przodu i z tyłu, oraz 2 wież typu Erco z boków kadłuba. Wszędzie podwójne karabiny maszynowe kal. 12,7 mm. Załoga 12 ludzi.

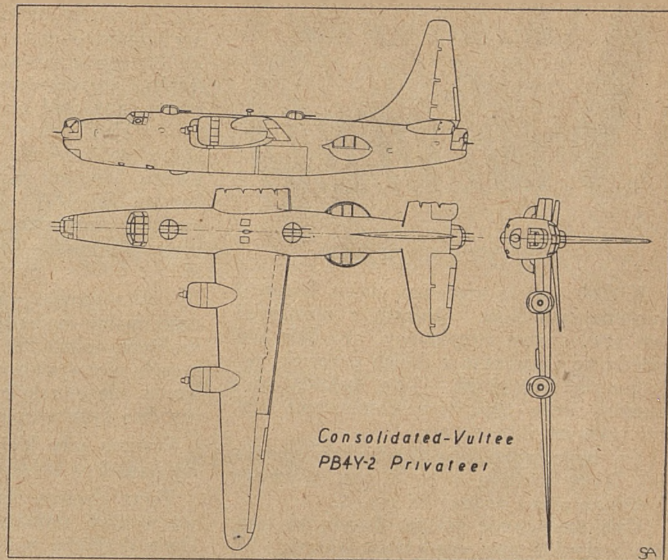


Bell P-59 Airacomet



Northrop P-61 Black Widow





BOEING B-29, „SUPERFORTRESS".

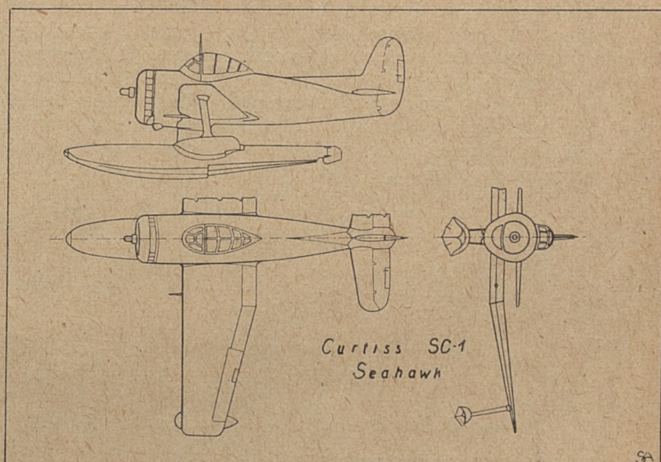
Jeden z najcięższych samolotów minionej wojny. Używany przeważnie przeciwko Japonii. Projekt tego olbrzymiego bombowca przechodził liczne zmiany, zanim w maju 1941 r. przydzielono do służby pierwsze 13 sztuk samolotów tego typu. Z chwilą przystąpienia USA do wojny produkcja seryjna B-29 była już rozpoczęta w pięciu dużych fabrykach.

Po raz pierwszy wykonują nalot samoloty „Superfortress" w 1945 r. na dworzec w Bangkoku, następnie zaś przeprowadzają liczne naloty na Guam, Mariany i Japonię, zakończone zrzuceniem bomby atomowej na Hiroszimę. Wersja wywiadowcza tego samolotu (F-13), zaopatrzona w liczne aparaty fotograficzne, wykonała szereg nalotów poprzedzających bombardowanie Japonii.

Konstrukcja całkowicie metalowa, kadłub półskorupowy, pięciodzielny, podwozie trójkołowe, wciągane elektrycznie w gondolę silnika. Kształt samolotu wykazuje, że był on niezwykle starannie opracowany pod względem aerodynamicznym. Pozwoliło to na osiągnięcie dużej szybkości, lecz odbiło się ujemnie na ciężarze użytecznym (samolot ten nie mógł zabierać 10-tonowej bomby, jak angielski Lancaster).

Silniki Wright R 3350-23 o mocy 2 200 KM, śmigła 4-ramienne Hamilton.

Wymiary: rozpiętość 43,1 m, długość 30,2 m, powierzchnia nośna 161,5 m², ciężar w locie 61 290 kg, ciężar bomb 9 080 kg, szybkość maksymalna 560 km godz, lądowanie 160 km/godz, pułap 10 680 m, zasięg 6 560 km. Uzbrojenie składa się z 4 wież typu General Elecric Co. poruszanych peryskopowo, przy czym wieże posiadają podwójne karabiny maszynowe kal. 12,7, oraz stanowiska z tyłu kadłuba zaopatrzone w działko 20 mm i dwa karabiny maszynowe kal. 7,7 mm. Załoga składa się z 10—14 ludzi i posiada opancerzone pomieszczenia.



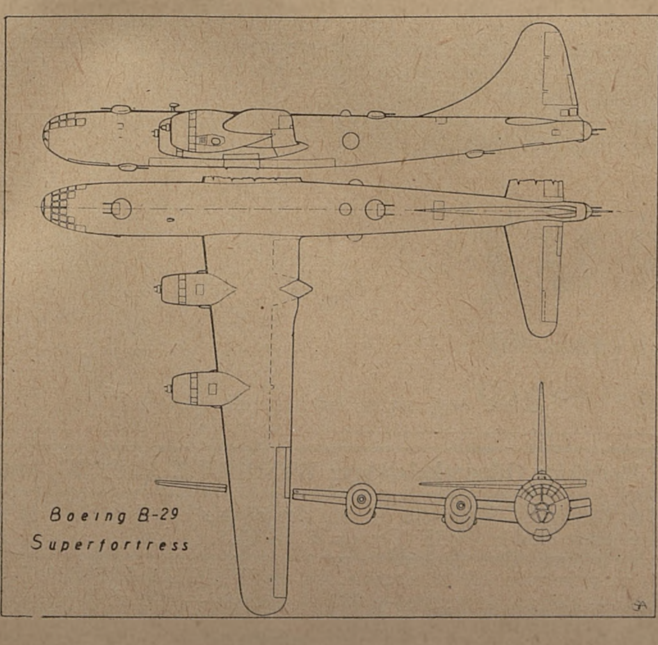
CONSOLIDATED -VULTEE B-32, „DOMINATOR".

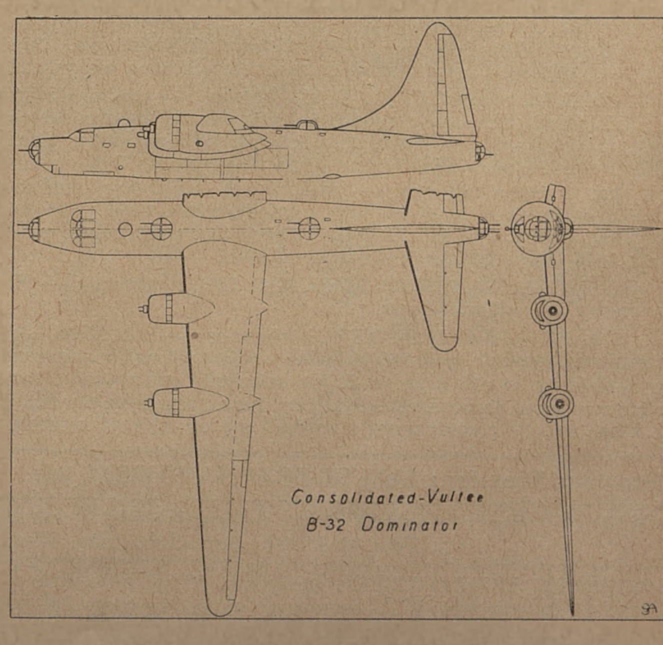
Jest to ostatni ciężki samolot bombardujący USA, użyty w czasie wojny tuż przed upadkiem Japonii. Konstruowany w tym samym czasie co „Superfortress", nie posiada jednak hermetycznych kabin, ani peryskopowo kierowanych stanowisk strzeleckich. Miał on być budowany w szerszym zakresie, gdyby „Superfortress" okazał się niewystarczający — wbrew jednak nadziejom firmy Consolidated, B-29 spełnił swe zadanie i z chwilą ukończenia wojny produkcja samolotu B-32 „Dominator" została wstrzymana.

Silniki Wright R 3350-23 o mocy 2 200 KM, śmigło 4-ramienne Curtiss, o dodatnim i ujemnym skoku.

Wymiary: rozpiętość 41,2 m, długość 25,3 m, powierzchnia nośna 132 m², ciężar własny 27 365 kg, ciężar w locie 45 400 kg, maksymalny ciężar w locie 54 480 kg, szybkość maksymalna 576 km/godz, pułap 10 680 m, zasięg 1 280 — 6 080 km.

Uzbrojenie składa się z 10 karabinów maszyn. kal. 12,7 mm, umieszczonych w 5 wieżach obrotowych. Załoga 8 ludzi. *(c.d.n.)*





SZKOŁA modelarstwa LOTNICZEGO

BUDOWA KADŁUBA

Kadłub modelu szybowca można budować wieloma sposobami. Jednym z prostszych jest tzw. system rozpórkowy. Kadłub taki składa się zasadniczo z dwóch drabinek, połączonych rozpórkami. Jako całość, konstrukcja tego typu jest dostatecznie wytrzymała na uszkodzenia.

Do budowy kadłuba i rozpórek stosujemy listwy sosnowe 3 × 3 mm. Wymiary bocznego rzutu podane na rys. 1.

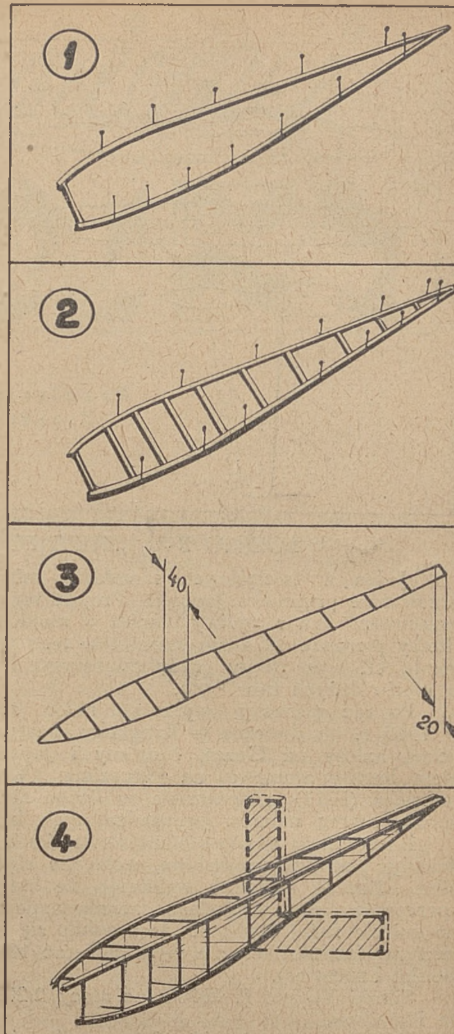
Cała umiejętność polega obecnie na tym, aby wykreślić starannie kształt boczny. Linia konturowa wystarczy. Przy rysowaniu łuków posługujemy się listewką odpowiednio wygiętą. W celu wzmocnienia przodu kadłuba, zastosowano skośne poprzeczki, które są pokazane na rys. 1.

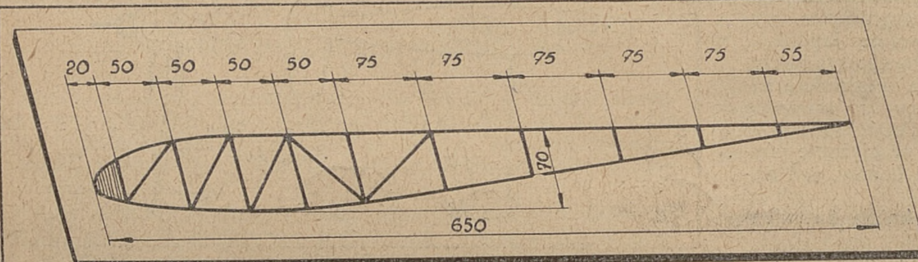
Zakładając, że rysunek wykonawczy nie zajął zbyt wiele czasu, możemy obecnie przystąpić do właściwej budowy. O prostą deskę montażową na pewno wszyscy już się postarali, nóż leży ,,pod ręką''. Trochę stalowych szpileczek w pudełku i... bezpośrednio na świeżo narysowanym planie mocujemy listewki — górną i dolną (1) (patrz rys. 2). Następnie posługując się nożem, lub piłeczką, wpasowujemy rozpórki, zwracając uwagę, aby dość ciasno się trzymały. Teraz można kleić, zalewając miejsca styku rozpórek z podłużnicami. Jeszcze jedna ważna uwaga. Listewek nie należy przebijać szpilkami, tylko wbijać je obok, na linii rysunku. W przeciwnym wypadku zawsze istnieje niebezpieczeństwo rozłupania cennej beleczki.

W wypadku użycia kleju szybkoschnącego, mamy możność na dobrze wyschniętej drabince, nałożyć do montażu drugą. W ten sposób nie wyciągając szpileczek i nie kalecząc niepotrzebnie naszej deski, uzyskamy dwa symetryczne boki kadłuba.

Podczas gdy klej jeszcze schnie, rysujemy kadłub w widoku z góry (rys. 3).

Teraz dopiero możemy zacząć prawdziwy montaż, wymagający sporo cierpliwości. Dwie drabinki, najlepiej płaską, górną krawędzią, mocujemy na rysunku rzutu z góry. Wklejamy rozpórki dolne i jednocześnie tej samej długości rozpórki górne. W czasie pracy i klejenia sprawdzamy prostopadłość ścianek bocznych przy pomocy trójkąta kreślarskiego lub kątownika. Do wyschnięcia dobrze jest przycisnąć kadłub jakimś cięższym przedmiotem, aby zapobiec zniekształceniu.





POCZTA LOTNICZA

Ob. MEŻKO, Zielona Góra — Jeżeli w kwietniu br. kończycie 18 lat, to na kurs będziecie mogli pójść tylko w wypadku, jeżeli jesteście uczniem jakiejś szkoły techniczno - lotniczej, lub jeżeli celowość Waszego szkolenia uzna Samodzielny Wydział Lotniczy Org. Powsz. ,,Służba Polsce''.

Ob. ob. ŁAZAROWICZ ZBIGNIEW, Nowy Dwór; NAGABEN WŁADYSŁAW, Witoszyn, pow. Żegań; GRZELAK EDWARD, Pamiątkowo, pow. Oborniki — Listy Wasze przekazaliśmy Samodzielnemu Wydziałowi Lotniczemu Org. Powsz. ,,Służba Polsce'', skąd otrzymacie pisemną odpowiedź.

Ob. ŁUKASZEWICZ JANUSZ, Poznań — Głowa do góry, Koledzy! Nie ma powodu do ,,rozpaczy''. Skoro robicie w tym roku maturę, jesteście pilotami szybowcowymi pkat. ,,C'' i chcecie na jesieni starać się o przyjęcie do OSL, a macie już przeszło 20 lat — złóżcie *jak najszybciej podanie* o przyjęcie na kurs silnikowy z odpowiednio umotywowaną prośbą, a Org. Powsz. ,,Służba Polsce'' przypuszczalnie uzna celowość Waszego szkolenia w tym roku.

,,SŁUCHACZ KURSU SZYB. S.A. IB'', Warszawa — Na anonimy nie odpowiadamy.

Ob. SKWARA ZBIGNIEW, Pabianice — 1. Koło Ligi Lotniczej możecie założyć sami w myśl instrukcji zawartej w SiM-ie nr 17 - 18 z ub. r. 2. Na szkolenie szybowcowe musicie poczekać jeszcze rok. Radzimy przez ten czas ukończyć 7 klasę szkoły powszechnej i zapisać się do którejś z istniejących modelarni na terenie Łodzi. 3. Materiały w Centralnej Składnicy Modelarskiej w Warszawie możecie zamówić sami. 4. Teoretyczny kurs szybowcowy będzie przerabiany również na szybowiskach w czasie szkolenia praktycznego.

Ob. JASIŃSKI STANISŁAW, Białystok — 1. Piloci szybowcowi pkat. ,,A'' mogą przejść wyszkolenie do II stopnia, tj. do uzyskania licencji pilota ślizgowego tylko w szkołach szybowcowych. 2. Z 45 szkół szybowcowych, znajdujących się na terenie Polski, tylko 14 w tym roku będzie czynnych (10 ślizgowych i 4 żaglowe). Reszta, ze względu na brak sprzętu będzie na razie nieczynna. 3. Ochotnicy na szkolenie szybowcowe, podlegający obowiązkowi Org. Powsz. ,,Służba Polsce'', w wypadku jeżeli uczęszczają do szkoły zostaną skierowani na szkolenie w czasie wakacji. 4. Przysposobienie wojskowo - lotnicze, odbywać się będzie w ramach Org. Powsz. ,,Służba Polsce''.



...,,Nie mogę się w żaden sposób odczepić!''

Redaktor Naczelny: JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr. Redaktor Odpowiedzialny: WINDHOLZ ALFRED, kpt.

WYDAJE: ,,Prasa Wojskowa'' przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4. Tel.: 88 350-02. Adres Kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach W.I.G-u).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł, półrocznie 280 zł; rocznie 500 zł; ULGOWA PRENUMERATA dla jednostek W.P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie — 125 zł; półrocznie — 230 zł; rocznie — 420 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Nr 416. — Druk. Zakł. Graf. ,,Prasa Wojsk.'' Nr 2, Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona gotówką. — B-49791